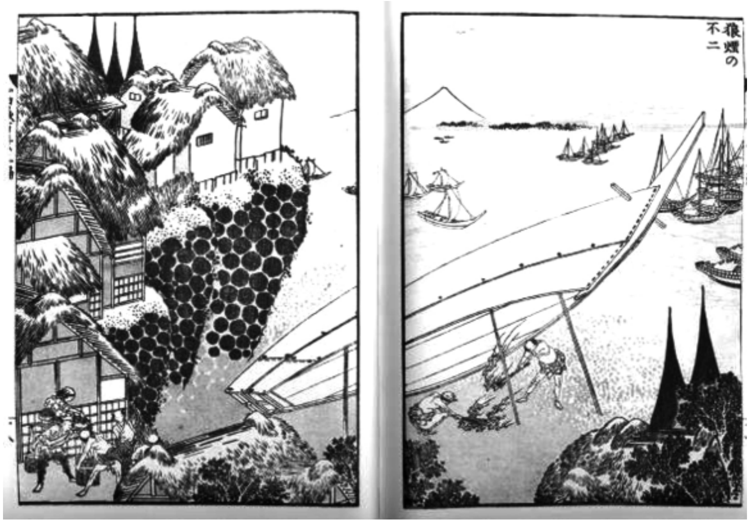
El Oshiokuri-bune:
las embarcaciones de "La Gran Ola" de Katsushika Hokusai

Lorenzo Sánchez-Seco

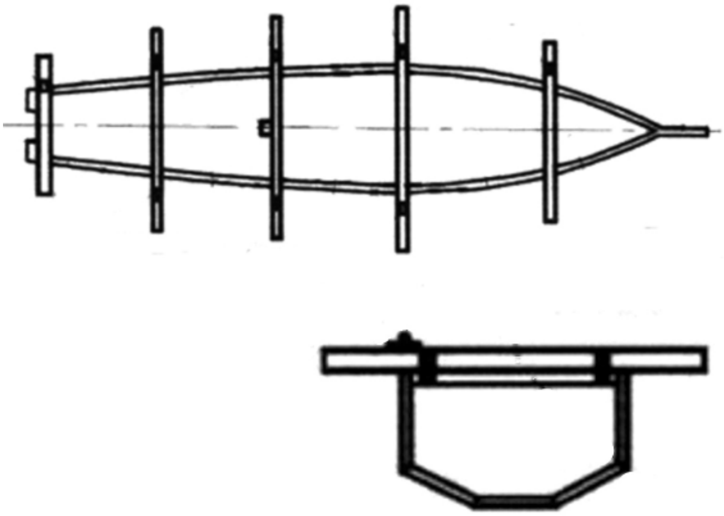
En el grabado La Gran Ola de Kanagawa (1831) de Katsushika Hokusai perteneciente a la serie Treinta y seis vistas del Monte Fuji se representan tres pequeños botes de pesca luchando bravamente contra un mar terrible y extremadamente peligroso. Se trata de oshiokuri-bune, botes muy rápidos utilizados para transportar el pescado en el estado más fresco posible a la lonja del puerto de Edo u otros cercanos. Resultó una de las embarcaciones históricamente importantes del periodo Edo a la que Hokusai dedicó numerosos grabados.

Se trataba de una embarcación muy versátil configurada en varias posibilidades según el tamaño y la función. La tracción en el caso de La gran Ola es a remo, montaba cuatro, seis o más remeros (hasta diez) más una espadilla a popa y dos compañeros de reserva (si los remeros eran ocho la embarcación pasaba a denominarse hattyoro). La madera usada en su construcción pasó de pino a ciprés para ganar ligereza. También podía aparejar dos o tres mástiles. Oshiokuri-bune significa, literalmente, barco de empuje porque los marineros bogaban de pie

Los botes más pequeños faenaban en grupos de tres para allegar a puerto una cantidad de pescado apreciable. Como se ve en el grabado Meisho Edo Hyakkei Nihombashi Sesei de Hiroshige.



Dibujo de Hokusai de unos marineros ahumando el casco de un oshiokuribune para quitar los moluscos y gusanos adheridos. Se aprecia claramente la estructura de sección poligonal del casco.

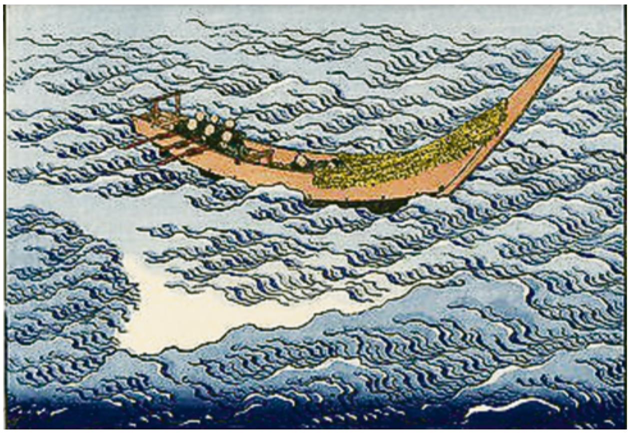


Sección y planta.
momo.gmobb.jp/ogawa-s/custom42.html

mirando a proa y empujando el bote. Observamos en las representaciones gráficas de que disponemos una diferencia entre los modelos custodiados en los museos y esas representaciones artísticas. En los modelos a escala los remos ocupan casi toda la longitud de las bordas mientras que en algunos de los grabados y dibujos se sitúan más bien a popa y el espacio a proa se carga de pescado (llegada a Nihombashi y el grabado a color de Hokusai). El uno de los modelos (Museo folklórico de la ciudad de Chiba) vemos una escotilla a proa sobre un compartimento estanco en el que se transportaba calamar y caballa vivos aunque conocemos alguna opinión disconforme.
En datos de 1813 tenía una eslora de unos 11m, manga de 2´5m. Sus altas prestaciones en cuanto a velocidad le destinaron a ser bote de guardia al servicio de las autoridades portuarias.

Es oportuno comentar por encima la situación histórica de Japón en el momento en que el comodoro estadounidense Matthew Perry y sus cuatro barcos negros forzaron a Japón a abrirse a Occidente. Este hecho, en cuanto a la producción y

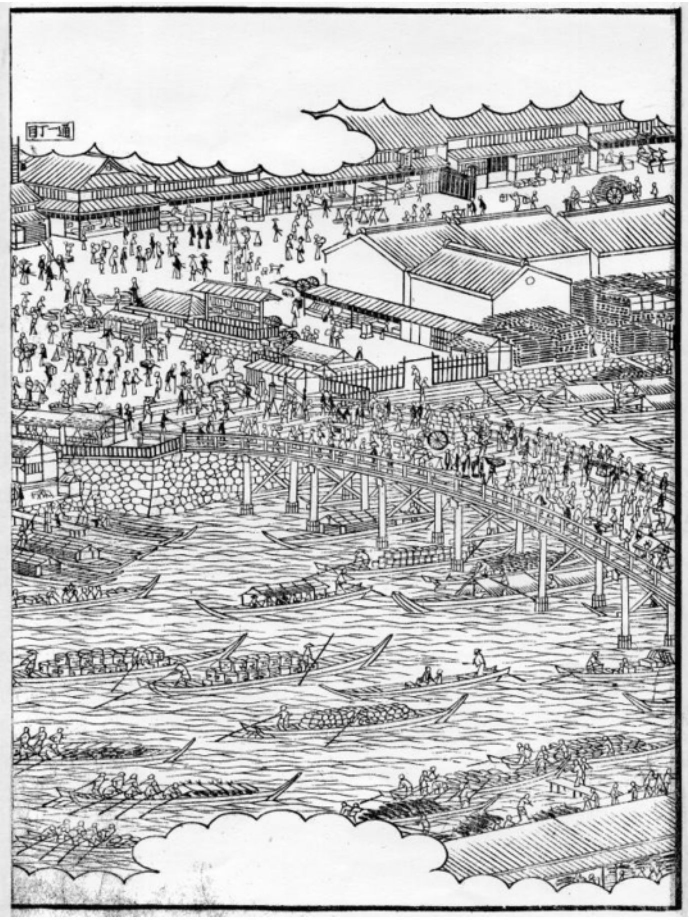
construcción naval fue importantísimo puesto que supuso el fin de las restricciones impuestas por las autoridades niponas a la construcción de barcos de altura en virtud de la cerrazón respecto al exterior. En Japón no entraba ni salía nada ni nadie, salvo escasas excepciones, hacia el exterior y el recurso inmediato fue la prohibición de construir barcos grandes. La llegada de Perry dió fin a esta obligación y las técnicas de astillero occidentales, -a *carvel style*- el acero y el vapor acabaron con las tradiciones de carpintería de rivera japonesas. Excepto el oshiokuri-bune, cuya velocidad impresionó a Perry que los comparó con sus equivalentes americanos a favor del



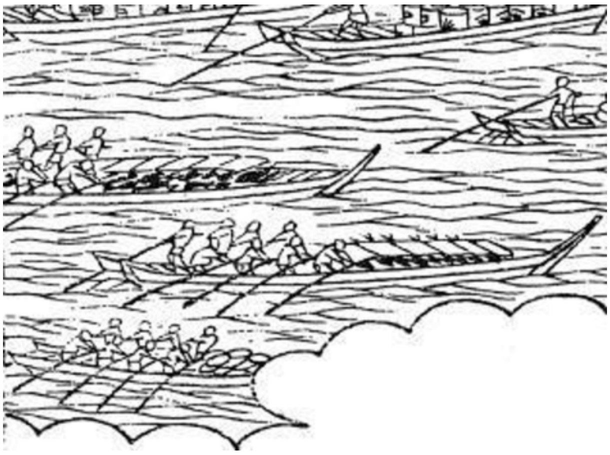
Grabado de Hokusai

Es la costa de Shinobe en los años 30 del período Showa. Aunque se encuentra en un estado semi-retirado, está cubierto con un protector de lluvia.
momo.gmobb.jp/ogawa-s/custom42.html

Los Oshiokuribune están perfectamente alineados en el Yawatakaigandori (Shinmaiko) en Sanuki.
momo.gmobb.jp/ogawa-s/custom42.html



Oshiokuribune, grabado "Llegada a Nihombashi".
https://meishozu.com/edo2/TCGC50A-1-1-36.html

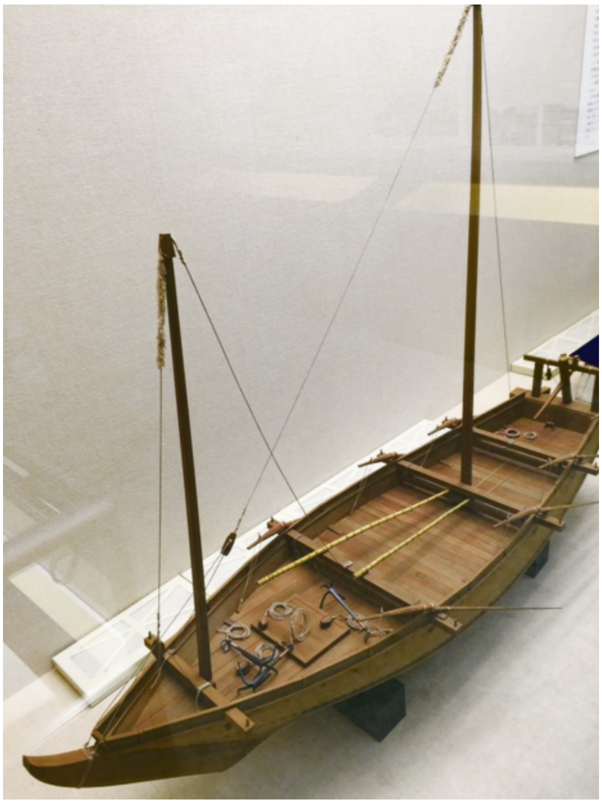


Oshiokuribune detalle del grabado "Llegada a Nihombashi".

modelo oriental.

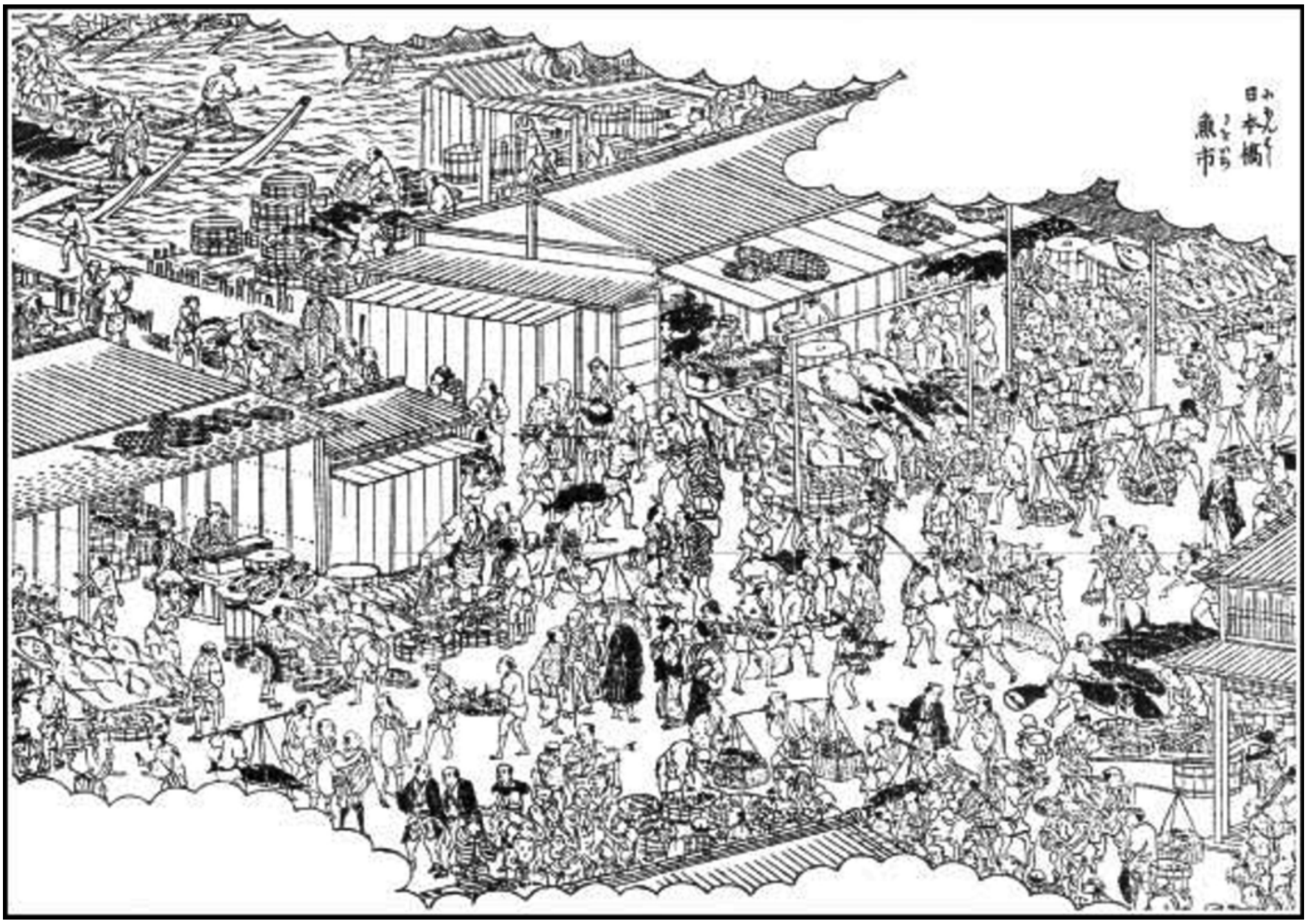
El gran consumo de pescado se explica por varias razones que llevan todas ellas a la creación expresa de este barco de transporte rápido.
Japón consta de 6.852 islas, sus costas se extienden más de 29.000km. y ningún punto en el interior del Estado está a más de 150km del mar, por lo que los recursos marítimos son accesibles en casi todas partes contando además con los rios, importantes vias de comunicación accesibles por numerosas embarcaciones de bajo calado.
En 676, la prohibición de comer carne, (Nikushoku Kinshirei) fue ordenada por primera vez por el emperador Tenmu. Desde entonces los productos de la pesca se convirtieron en los principales artículos de impuestos y ofrendas. La prohibición de

Modelo a escala Museo de Chiba.



matar animales fue ordenada repetidamente por sucesivos emperadores, ya que el budismo era considerado políticamente como la religión nacional. A principios del siglo XIII, un famoso sacerdote budista, Shinran, animó a comer pescado desde el punto de vista nutricional. Esto animó a los japoneses a consumir más este alimento, amén de marisco y algas. La industria de la pesca se complementó con las salinas, elaboración de vinagre, obradores de ahumados y secaderos1.
El alto aprecio que los gourmets japoneses pagaban por el pescado muy fresco -probar el primer plato de atún de la temporada era todo un alarde de buen gusto- imponía que el control habitual de los funcionarios a la entrada de Edo a los

La actividad de las lonjas era frenética como vemos expresivamente reflejada en este dibujo del mercado de Nihonbashi, Edo. "Lugares famosos de Edo". https://cleanup.jp/life/edo/69.shtml



barcos fluviales (Bansho de Uraga impuesto desde 1721) y el retraso consiguiente se disculpara para estas embarcaciones a su paso por los controles. La forma habitual de transportar el pescado capturado consistía en desembarcarlo en algún puerto y llevarlo luego en caballerías al mercado de Edo, modo de transporte que se corrigió navegando con el pescado hasta Edo. Tateyama y Edo se comunicaban en diez horas en buenas condiciones. La ciudad de Tateyama prosperó de esta forma como proveedora de pescado de la capital. Sin embargo, el alarde del oshiokuri fue la alternativa más rápida para satisfacer la demanda inmediata de pescado navegando a vela hasta altamar a encontrarse con las embarcaciones que hacían las capturas, lo cargaba y regresaba a remo y a toda velocidad a puerto que podía situarse en la costa o en el interior, en la orilla de algún rio, Nihonbashi, por el que ascendía el okushiori bune gracias a su escaso calado. El regreso se hacía, sin duda, de una forma singular porque utilizaba todos los medios de tracción, a remo y se auxiliándose simultáneamente de la espadilla. Existe testimonio, periodo Bunsei 1804-1830), de un oshiokuri que viajó 140km. en una noche hasta Uogawa, en Edo.

La creación de este bote se supone alrededor de Genroku (1690), y su desaparición al final del periodo Meiji (1868 - 1912) debido a los profundos cambios comerciales y de todo tipo que alteraron la tradicional vida japonesa en esa época. Su buen rendimiento consiguió que al final del shogunato Tokugawa, la Oficina del Magistrado de Uraga y otros adoptaron este barco como correo y comunicación rápida.

Zona de actividad del oshiokuri bune.